



TITLE:

# 近代都市におけるオープンスペースの空間形態に関する考察: ニューヨーク・セントラルパーク成立時のフロア形態の分析を通して

AUTHOR(S):

寺内, 桂子; 吉田, 鐵也

---

CITATION:

寺内, 桂子 ...[et al]. 近代都市におけるオープンスペースの空間形態に関する考察: ニューヨーク・セントラルパーク成立時のフロア形態の分析を通して. 京都大学農学部演習林報告 1993, 65: 289-297

ISSUE DATE:

1993-12-24

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/192037>

RIGHT:

# 近代都市におけるオープンスペースの空間形態に関する考察

—ニューヨーク・セントラルパーク成立時のフロア\*形態の分析を通して—

寺内 桂子・吉田 鐵也

A study of the form of open-space in the modern city  
-an analysis of Central Park, New York City, 1858-

Keiko TERAUCHI and Tetsuya YOSHIDA

## 要 旨

近代都市の成立期において、計画的に都市中心部に設置されたオープンスペースとしてのセントラルパーク（ニューヨーク）は、そのプランニング・デザインにおいて明確に記号論的な空間取り扱いが行われた。とりわけ、都市空間をともに構成し機能を異にする他空間に対して明白な対比をかたちづくるという差異性の表現に力点が置かれた。これについては、少なくとも二種類の示差（記号）表現が認められる。第一に、空間のフロア形態における造成と非造成、第二に、レベルにおける地表レベルとその他のレベルである。以上のように、セントラルパークの空間デザインは根底において、都市総体との関係性、あるいは周囲の空間の形態との相対的な関係性において規定されるものであった。

## 1. は じ め に

ニューヨーク・セントラルパークは、1900年頃確立したとされるアメリカでの近代都市計画に先立つ時期に実効力をもった近代都市計画的な動きである一連のアメリカ都市部での都市公園設置の展開のさきがけとして、評価されている<sup>1)</sup>。また造園史においても、歴史的事実関係の整理・分析を通して、セントラルパークに、近代都市公園の発生と展開の過程を見ようとする努力が行われてきた<sup>2)</sup>。しかしながら、これまでのところ、セントラルパークを、近代都市との関係性において、空間的に位置づけることに成功している例は少ないと考える<sup>3)</sup>。その結果、例えばデザインに関して、それまでのヨーロッパ（とりわけイギリス）庭園の造園手法への類似に注目するあまり、これを庭園史の単線的な歴史観の上に位置づけることに終始する傾向が生じていることは否めない。また、これまでの都市オープンスペース論はアブリオリな機能に対して後から形態があてはめられるという考え方に立脚し、これを無批判に受け入れてきた。しかしながら、このような機械論的都市認識から構造主義的都市認識への脱皮が進みつつある今日、都市オープンスペースについても改めて検討が必要であろう。経済的、政治的、文化的諸力の「都市の織り目」（アンリ・ルフェーヴル）、関係性の織物として都市を読み解かれるべきテキストとみなし、記号論的な読解の方法論を提示したのはロラン・バルトである。ここにおいては、都市の記号体系は機能の目録をつくれるような均一な要素によって織りなされるものではなく、強い要素と弱い要

素、有標の要素と無標の要素の対立、交替、並置が生み出す意味作用のリズムとして捉えることができる。(ロラン・バルト『記号学の冒険』花輪光訳1988,pp.102)。さらに、空間を差異によって構成する各要素が、記号表現として理解される際に重要なのは、その記号内容によるというよりも、その固有の相関的位置によるとみることができる(前掲書, pp.107)。本研究は、都市オープンスペースのプランニング・デザインをひとつの記号実践とみなし、その空間の取り扱いにおける要素間の対立、交替、並置を読み取ることにより都市オープンスペースへの記号論的なアプローチを試みようとするものである。

本論では、なかでも都市のフロア形態に着目し分析を試みる。分析の対象および時期を絞り込むために、セントラルパーク成立当時(1958年頃)のニューヨークマンハッタンおよびセントラルパーク・グリーンスウォード・プラン<sup>4)</sup>について分析・考察を加える。

## 2. 近代都市ニューヨークの成立

セントラルパークが成立した1858年当時は、汽船・鉄道の発達、国内市場の形成、都市における産業の蓄積、大量の移民の都市部への蓄積、商業資本主義から産業資本主義への転換といった、社会の近代化の時期と合致する<sup>5)</sup>。このような社会の変化は空間の変化をともしなう。とりわけ、広域交通の一極集中により加速された、ニューヨーク都市部の変化においては、市街地の過密化と急速な拡大、交通問題、それにともしなう旧来の都市オープンスペースの破壊等の問題が現実となっていた<sup>6)</sup>。ヨーロッパに目を転じれば、ロンドンでは、1832年以来、抜本的な都市の「衛生状態の改善」、すなわち、結果的には都市空間の近代化の手法につながる様々な試みが進行中であり、そのなかで労働力の再生産に対する、オープンスペースでの遊歩・体操の有効性、および、そのための空間の確保を公共が行うべきであることなどが確認されていた<sup>7)</sup>。また、パリでは、1853年から始められた「パリ改造」により、交通と都市公園などの近代的都市オープンスペースがパリに与えられるべく、近代都市への衣替えが、大々的に押し進められている時期であった<sup>8)</sup>。

都市の空間は、建築物の集積のための建築空間と、それ以外のオープンスペースに分けられる。近代都市においては、生産施設(労働力の再生産のための人々の住居を含めて)、その管理のための施設などの都市への導入によって、建築空間は量的に、質的に変化する。建築空間の質的变化、集積量と相対的な関係にあるオープンスペースにも、必然的に変化が招来される。すなわち、近代都市におけるオープンスペースは、主として生産手段としての交通に占有される空間と、労働力の再生産にあてられるレクリエーション空間に分化する。

機能的に特化され、計画的に配置される、レクリエーションのためのオープンスペースが、ニューヨーク・セントラルパークのように、都心部に確保・維持される場合、そのプランニング・デザイン手法の選択において、次のような機能論的な側面が重要性をもつと考えられる。第一に、凝集しつつ拡大する建築空間に対して、オープンスペースとしての自律性を確保するための、何らかの空間構造の獲得。第二に、オープンスペースをともに分け合う交通との関係性において、これへの阻害を最低限におさえ、かつ、公園自体のアクセシビリティの確保のためにこれとの密接な連関を保つと同時に、機能の異なる通過交通からは解放されているような、空間の構造の追求である。

以下、このふたつの側面から、セントラルパーク・グリーンスウォードプランの、特に、フロア形態のデザインについて分析および考察を加える。

### 3. 近代都市のオープンスペース

近代都市において、オープンスペースを確保・維持するにあたっては、経済的な側面から、労働力や流通の大きさに対応する収容能力の確保が要請される。このオープンスペースの収容能力は、交通にあてられるオープンスペースに関しては人ともとの流通の量が、レクリエーションにあてられるオープンスペースに関しては、アクセス可能な地域内の労働人口が、それぞれ潜在需要となる。すなわち、いずれも産業施設（労働者住宅を含めて）の集積量が決定要因となる。移民を主とする労働人口の増加が、市の人口増加に直接反映されたと考えられた、セントラルパーク成立当時のニューヨークでは、マンハッタンの労働力の再生産を一手に引き受けるべく特化された空間、すなわち、セントラルパークの収容能力、すなわち大きさは、市の人口増加に対応すべきものとして考えられた<sup>9)</sup>。同プランの報告書は、「これまでニューヨーク市のための公共の計画で、その増大する人口とビジネスに適切な容量を提供してきた例は皆無である<sup>10)</sup>」と分析する。このことは、「1800年以来、すべてのセンサスで市の成長レートが、あらかじめ定めてられた予測をことごとく追いついていないことにより、主に引き起こされている<sup>11)</sup>」とする。このような人口増加は、空間的には、市街地の北上という現象に現れた。1858年頃には、北上する市街地の先端は、50番通り付近にあった（セントラルパーク敷地の南端は59番通り）が、やがて、「マンハッタン島のセントラルパークに隣接する地域への、膨大で急速な人口の動き<sup>12)</sup>」が、セントラルパークを、その名のとおりの市街地のまっただなかにしてしまうことが予測された。「20年後には街区はセントラルパークを取り囲んでいるに違いない。（中略）もはや開けた郊外はなく、われわれの敷地はびっしりとレンガや石材、大理石の高い壁に取り囲まれるであろう<sup>13)</sup>」。1811年のシティープランで、レクリエーションの機能が期待されていた、周囲の海もまた、「商業的なドックや倉庫が列をなし、蒸気船桟橋、鉄道駅、ホテル、劇場、工場が、その横といわず上といわず、ありとあらゆるところに立ち並ぶ<sup>14)</sup>」ことによって、その有効性を失ってしまうことは、今や明白であった。また、トリニティーチャーチ・ヤードやシティーホール・パークなどの、既存の都市オープンスペースにおいて、建築物の侵入や、道路の拡幅・直線化からの圧力、そして何よりも通過交通によって、実質的な破壊が進みつつあった。

### 4. 造成と非造成

このような状況を踏まえて、セントラルパークの、「建築の用途から除外された1万7千のロット<sup>15)</sup>」は、デザインされる必要があった。建築空間に対置されるべきオープンスペースの構造とは何か。それが、「侵されることのない自然の枠どり<sup>16)</sup>」、すなわち、フロア形態に即していえば、非造成の地表面であった。グリーンズウォードプランの報告書は、まず地形の検討から始められ、たびたび敷地の「イレギュラー」性に言及する。

それでは、建築空間に対する非造成のフロア形態の有効性とは、どのようなものであろうか。労働者住宅や工場などの集積する産業都市では、建築物は、純粋に経済性からその形態が決定される。最も経済的な建築物の構造は、今日まで、基本的に平らな底をもつ。それは、ある程度平らな土地の上に構築される必要がある。このような建築物が、密集する市街地を形成する場合には、一律に均されたフロアが出現する。さらに、建築空間を都市交通の網の目に結び付ける、交通のためのオープンスペースも、また、連続的に均されたフロア形態をもつ。マンハッタンでは、当時、14番通り以北の未開発地について、土地所有者である市によって、一括的に基盤整備が進

められていた。これにともない、1811年のシティープランに従い、大規模な切盛りを伴う造成によって、建築用の区画（ロット）および道路が一体的に造り出されつつあった<sup>17)</sup>。いわば、造成が、マンハッタンの地表面にローラーをかけつつあったのである。したがって、そのような造成地に対して、最も鮮やかな対比をみせるであろうものを考えるなら、それは当然、広大でゆるやかにうねり、時に岩盤さえ露出する、大地の「ホライズン<sup>18)</sup>」、すなわち、非造成の地表面であった。

当局によって、セントラルパーク用に確保された土地が、マンハッタンのなかでも、岩盤の露出した比較的造成に不向きな土地であったこと<sup>19)</sup>、106番通りから110番通りまでの敷地ののちの追加の嘆願理由が、自然地形の一体性の確保であったこと<sup>20)</sup>などから、このフロア形態のデザインは、ある意味で、敷地選定の段階ですでに用意されていたと考えることもできる。また、非造成は、より少ない投資で労働力を再生産するという、経済的な観点からも有利であっただろう。

しかしながら、グリーンズウォードプランが、建築空間に対置されるべき構造を提供するものとして、より積極的に非造成のフロアに固執していることは明白である。なぜなら、敷地の地形上の特徴は、「限定的で整形的な都市の線形に対し、最も明確なコントラストを成すものであるから、この特徴が（中略）妨げられることは極力避けられねばならぬ<sup>21)</sup>」だった。フロア以外のすべてのデザインは、二義的なものとして、このフロア形態をより強調する方向に沿って展開されてゆく。すなわち、非造成の領域が一定のまとまりをもって、そのボリュームにおいて、周囲の建築空間からの圧力に対抗できるように、敷地いっばいに広がるフロアの認知を妨げるすべての要因は、注意深く排除された。「整形的な植栽や建築的な効果は、非常に大きなスケールにおいて繰り返される場合を除いて、避けられねばならぬ<sup>22)</sup>」く、とりわけ、アッパーパークの貯水池と106番通りのあいだの、ほとんどすべての敷地は、「そのなかのどの場所から見ても、互いに関連しているように取り扱われ<sup>23)</sup>」るべきであり、敷地の「特性の一体感は、すべての造園的なディテールにおいて、努めて保持されねばならぬ<sup>24)</sup>」だった。さらに、交通空間の非造成の領域への挿入には、細心の注意が必要であった。横断道路の造成面により非造成の地表面が分断され、「全体としての統一的な効果<sup>25)</sup>」が損なわれることは十分に有り得ることであった。したがって、設計要件に指定された、4本の横断道路によって、「公園のために許された700エーカーが（中略）5つの部分に分割されてしまい、それらをつなぐ道によって、ようやくそこそこが結ばれているに過ぎないという状態<sup>26)</sup>」が引き起こされることは、極力避けられねばならなかった。非造成の領域に一定のボリュームをもたせるために、横断道路を沈床化し立体交差とするデザインは有効であった。

## 5. 交通との競合

さて、市街地の拡大は、都市交通の発達によって初めて可能となる。人の足、馬の足、車輪を基本とする都市交通は、都市のなかに、連続的に均されたフロア形態をもつ線型のオープンスペースを要求する。初期の近代都市では、交通は基本的に地表レベルで繰り返された。このことから、流通をになう交通空間と、レクリエーションをになう都市公園が、ともにオープンスペースを分け合うという局面が生じた。マンハッタンでは、1830年に、ブロードウェイ・オムニバス（乗合馬車）が開業すると、まもなく街路は自由に走行する乗合馬車で大混乱するようになった<sup>27)</sup>。また、1832年、路線を固定したホースカー（馬車鉄道）ニューヨーク・ハーレム鉄道がブロードウェイ・4番街で14番通りまで開業し、1834年には84番通りまで、1837年にはハーレムにまで延伸、ブロードウェイに並行するいくつかのアヴェニューでも馬車鉄道が走った<sup>28)</sup>。また、1839年

には、ニューヨーク・ハーレム鉄道に蒸気機関車が導入され、マンハッタン島北部やブロンクスへの、短時間での移動が可能となった<sup>26)</sup>。鉄道は、乗合馬車に比べて輸送力を増し、運賃を下げたため、居住地の拡大を促す要因となった<sup>27)</sup>。グリーンズウォードプランの報告書も、「1年以内に、5つの都市鉄道が、パークを越えないとしても少なくともパークの辺りまでは、人々を運ぶようになるだろう<sup>28)</sup>」と予測している。1868年に、平面道路の混雑を緩和するために高架鉄道が導入される<sup>29)</sup>までは、これらの交通機関がすべて平面交通となって、通行可能なあらゆるオープンスペースに充満した。このことは、交通によるオープンスペースの実質上の占有を引き起こし、また、既存の都市オープンスペースの分断や破壊を引き起こした。グリーンズウォードプランでも、「キャナルストリートの下に消えたマーケットガーデンズや、シティホールパークの北側の部分のポスト・アンド・レイルの柵<sup>30)</sup>」、「トリニティーチャーチ・ヤードの分割に対する執拗な要求、われわれの古い墓地が壊された数々の事例、シティホール・パークの最も重要な部分の通過交通および将来の建設の目的への間接的な譲歩<sup>31)</sup>」などはすべて、「道路の直線化と拡張にともない、市の莫大な支出と市民の犠牲をともなう行われつつある身近な出来事<sup>32)</sup>」であると指摘している。既存の都市オープンスペースの構造の、交通に対する弱さは明白であった。それゆえ、セントラルパークにおいては、何らかの効果的な対策が講じられる必要があった。グリーンズウォードプランが、「このことへの対応についてわれわれのプランはまず第一に検討する<sup>33)</sup>」とし、以下、横断道路を検討項目の筆頭におき、詳細な検討を加えてデザインの提案を行っていることは、プラン作成者が、交通と都市オープンスペースの関係性の、空間的な解決を、克服すべき問題として、何より重視していたことを物語る。

## 6. 横断道路とレベルの多層化

先に述べたように、マンハッタン全体の労働力の再生産をほぼ一手に担わされたセントラルパークには、必然的に、それに見合う収容能力、すなわち大きさが要求された。このため、建築用地にして1万7千ロットという、広大な敷地が用意された。それは同時に、マンハッタン全体からのアクセシビリティを確保するために、対象地域の中央部分に置かれる必要があった<sup>34)</sup>。このようにして、約700エーカー（340ha）という広大な矩形が、将来的には周囲を市街地に囲まれるかたちで、マンハッタン中央部に出現することになった。

純粋に再生産の機能からの要求により出現したこのような都市のなかの矩形は、しかしながら、交通にとっては障害物以外の何者でもない。とりわけ、何マイルにもわたって南北に長いセントラルパークの形状は、東西の市街地のあいだの連絡を確保するための横断道路を要求した。横断道路は、純粋に通過交通のためのものであり、公園本体の機能との関連性はない。居住と分離され、昼間の利用に特化された都市公園は、アクセス行為を前提としており、その意味では、本来、交通とは切っても切れない関係にあるものである。しかし、セントラルパークの場合、アクセスは公園の外周部分の交通システムに求められ、横断道路はアクセスと何ら関係性をもつものではなかった。

横断道路は、形態的には、移動効率の観点から直線であることが望まれた。これは、同様の移動行為がモチーフとなる、公園内のドライブ（馬車による）、ライド（馬による）、ストロール（徒歩による）等のレクリエーション行為が要求する空間形態とは明確に異なるものであった。「長い直線のドライブ<sup>35)</sup>」コースは公園内には必要とされず、むしろそこでは、利用者の「競争<sup>36)</sup>」を排除するために、曲線の線形が採用される必要があった。そこでは、「静かなドライブ、ライド、そしてストロール<sup>37)</sup>」こそが行われるべきであると考えられた。そのような、レクリエーション

の機能に特化された移動行為のために、公園内で完結する交通システムが、全体を統一する非造成のフロア形態の優位性を阻害しない程度の部分的な造成により創出された。

都市交通と園内交通の要請する空間形態の違いから、もし横断道路と公園本体が、平面上で重ね合わされ、空間を分け合うことになれば、公園内の「楽しみのためのドライブやストロールは、一周につき8回も、公園本体の方向に対し直角に移動し続ける、猥雑な交通の濁流によって、中断を与儀なくされる」という事態が引き起こされることが予想された。

さらに、横断道路は、「市内の合法的な交通すべてに対して常に開放されて<sup>39)</sup>」いる必要があった。交通はその性格上、ありとあらゆる物事を運んでくる。横断道路は、「公園そのものとは無関係で、それどころかわれわれが公園をインスパイアすると考えるような、適切な情趣と食い違う、ありとあらゆるものの通過でゴった返すことだろう<sup>40)</sup>」と考えられた。例えば、「石炭運搬車、畜肉運搬車、ゴミ運搬車、こやし運搬車<sup>41)</sup>」、さらに「公園の一方の側からもう一方へと（中略）突然の半狂乱の熱狂を振りまいて通りすぎる<sup>42)</sup>」蒸気機関車、そして犯罪。とりわけ防犯上の問題が、このような広大な面積をもつ、機能的に特化された都市オープンスペースの弱点として、すでにロンドンやパリで明確となっていた<sup>43)</sup>。「解決されねばならない問題がこの部分に絞られること<sup>44)</sup>」となるよう、公園および横断道路の夜間の閉鎖、あるいは横断道路を除く公園部分の、柵もしくは塀および門による防衛といった、何らかの対策が必要であると考えられた。まったく機能の異なる、交通空間およびレクリエーション空間の両者の分離と重ね合わせの要求を、同一のフロアレベルで解決することは困難であった。先行する近代都市では、例えば、ロンドンのリージェントパークを通り抜ける同様の道は、6～8フィートのフェンスで公園本体から分離されており、「パークドライブ、みち、小径とのすべての交差点に、必要なゲートがあって、不便だけでなく、ランドスケープにとって不調和であるという欠点をもって<sup>45)</sup>」いた。パリの「チュイルリーの庭園を横断する主要な道路は、夜間閉鎖されており、そこを通ることができないすべての人に右か左かに遠廻りを強いて<sup>46)</sup>」いた。この際異なるレベルの設定は必然であった。その場合の取り扱いについての先例は、「何エーカーもある敷地の形状から、われわれが自然比較しがちな広大なパークよりも、むしろ、ヨーロッパ大陸の古い都市のいくつかに見られる長く狭いブルバールにこそ見いだされるべき<sup>47)</sup>」であると考えられた。そこには上方への異なるレベル設定がみられたからである。それは、「小径を邪魔しないために、これを横切るみちは土手道のかたちをとって高いアーチの上へと持ち上げられ<sup>48)</sup>」るというものであった。しかし、このような上方への異なるレベルの設定は、「視界に唐突な限界を挿入する<sup>49)</sup>」ことにより、オープンスペースの一体性を著しく損なう。このことは、先に述べた、建築空間に対置されるべき、まとものあるオープンスペースの確保の観点から、是非とも避けられねばならなかった。残された方途は、「通常の地表面のレベルから大きく掘り下げられた<sup>50)</sup>」レベルの設定、すなわち下方への複層化であった。それが、すなわち、横断道路を沈床式の堀割とする公園本体との立体交差であった。堀割は、上部に植栽が加えられ、「横断道路とその中を移動している車両を、公園を歩いたりドライブしている人たちの視界から<sup>51)</sup>」完全に隠されることが期待された。これにより、都市交通の地下化は相当程度準備されたといえるだろう。これ以降、チューブ状の交通空間は、いち早く地表レベルを離れ、上方、および下方への、本格的な複層化の時代を迎える。一方、建築空間および交通空間の人工的なフロア形態への対比によって、はじめてその基本的な空間構造に有効性が獲得される公園空間が、いよいよ地表面に固執してゆく構造も、また、ここで用意されたとみることができる。

## 7. お わ り に

以上にみてきたように、フロア形態の分析を通して、成立時のセントラルパークのプランニング・デザインにおいて差異性の表現に力点がおかれていたことが確認された。これにより、都市オープンスペースのプランニング・デザインにおける記号論的な側面からのアプローチが可能であることは明白である。今後の課題として、今回検討から省いた植栽、水面、地上構築物などに対する同様の視点からの検討が必要であろう。また、都市総体に対する位置関係によりセントラルパークに付与される象徴性についても、同様に記号論的な視点からの検討が要請される。また、そのような記号実践の実態が捉えられた後に重要となってくると考えられるのは、各々の記号実践と分かち難く存在する経済・社会・文化的な諸力の解明という作業であろう。さらには、そのような水平的な分析から一歩進んで、任意の記号実践の歴史的な系譜を明らかにするという垂直的な分析もまた都市オープンスペースについて重要な視点を私達に提供してくれるに相違ない。

### 注

\*フロアは、本来、建築物について用いられる用語であるが、近代都市においては、建築物のフロアの形態が、基盤整備を通して都市の地表面の形態を規定し、都市オープンスペースの地表面の形態も、また、これとの整合性もしくは対比において決定されるという、近代都市に顕著なメカニズムから、これらを一括して都市のフロアと定義する。

## 引 用 文 献

- 1) 倉田直道 (1988) 近代都市計画のあゆみアメリカ. 近代都市計画の百年とその未来. P52~55
- 2) Albert Fein (1968) *Landscape into Cityscape*. および内山正雄 (1965) 近代都市公園の発生と展開に関する研究. 造園雑誌. 1. P47~56
- 3) Francoise Choay (1969) *The Modern City: Planning in the 19th Century*.
- 4) The GREENSWARD Plan (1858) J. Hopkins (1983) *The Papers of Frederick Law Olmsted* Ⅲ. 所収P119~177
- 5) 大阪市立大学経済研究所 (1987) 世界の大都市 4 ニューヨーク. P10~24
- 6) The GREENSWARD Plan. op.cit. P119~121
- 7) M.W. Flinn (1965) *Report on the Sanitary Condition of the Labouring Population of Gt. Britain 1842*. Edwin Chadwick. and Leonardo Benevolo (1963) *Le Origini Dell'urbanistica Moderna*. および佐藤昌 (1968) 欧米公園緑地発達史.
- 8) Guy Durier (1979) *Memoires du Baron Haussmann 1853-1870 Grands Travaux de Paris* I, II. and Francoise Choay op.cit..
- 9) Frederick Law Olmsted, Jr. and Kimball (1928) *Forty Years of Landscape Architecture Frederick Law Olmsted Senior*. P52
- 10) The GREENSWARD Plan. op.cit. P120
- 11) ibd.
- 12) ibd.
- 13) ibd.
- 14) ibd.
- 15) ibd.
- 16) Francoise Choay op.cit.
- 17) John W. Reps (1965) *The Making of Urban America*. P294~299



- 18) The GREENSWARD Plan.op.cit.P119
- 19) 内山正雄 前出
- 20) Frederick Law Olmsted,Jr.and Kimball.op.cit.P52
- 21) The GREENSWARD Plan.op.cit.P119
- 22) ibd.
- 23) ibd.
- 24) ibd.
- 25) ibd.122
- 26) ibd.
- 27) 大阪市立大学経済研究所 前出P49～50
- 28) The GREENSWARD Plan.op.cit.P120
- 29) 大阪市立大学経済研究所 前出P50
- 30) The GREENSWARD Plan.op.cit.P120
- 31) ibd.P120～121
- 32) ibd.121
- 33) ibd.
- 34) Frederick Law Olmsted,Jr.and Kimball op.cit.29
- 35) The GREENSWARD Plan.op.cit.P151
- 36) ibd.
- 37) ibd.
- 38) ibd.121
- 39) ibd.
- 40) ibd.121
- 41) ibd.
- 42) ibd.
- 43) ibd.
- 44) ibd.122
- 45) ibd.121
- 46) ibd.
- 47) ibd.P121～122
- 48) ibd.122
- 49) ibd.
- 50) ibd.
- 51) ibd.

## Résumé

In the modern city, open-space that is planned should be kept entirely open and have clear differences in contrast to the buildings and other spaces. When Central Park in New York was planned and designed by F.L.Olmsted and C.Vaux in 1858, its land and water surface were made to appear natural or non-improved. This form was supposed to provide the most decided contrast to the improved land surface of surrounding lots. City parks must share the open-space with traffic. In Central Park, the traffic routes were hidden from view by making sunken transverse roads. When Central Park was established, two points were emphasized. (i) Making the most decided contrast between the park proper and the other spaces like reserved plots for buildings or traffic. (ii) Giving explicit recognition to the park to be visually described within the modern city. Thus, the design of Central Park was fundamentally determined by its relationship (semiotical contrast) to other spaces in the modern city.